



GESCHMIEDETER BILLET KIPPHEBELGEHÄUSE-ABDECKUNGSSATZ

ALLGEMEINES

Satz-Nummer

17658-03

Modelle

Modell-Passungsinformationen sind im P&A-Einzelhandelskatalog oder im Abschnitt „Parts and Accessories“ (Teile und Zubehör) von www.harley-davidson.com (nur Englisch) zu finden.

Beim Einbau dieses Satzes in einen Motor mit Screamin' Eagle-Komponenten die Anweisungen benutzen, die mit diesen Komponenten mitgeliefert wurden.

Passt nicht mit Öldruck-Anzeigesatz (Teile-Nr. 75133-99).

Zusätzlich benötigte Teile

Siehe Abbildung 6.

Tabelle 1. Zusätzlich benötigte Teile

Angabe	Beschreibung (Menge)	Teilenummer
11	O-Ring, Entlüftungsleitblech (2)	11270
Und, für Modelle von 2002 und 2003 ausgestattet mit einer Kunststoff-Entlüftungsabdeckungsbaugruppe 17907-01 (6):		
5	Entlüftungsabdeckungsbaugruppe (Metall)	17650-02

Je nach Zustand der vorhandenen O-Ringe müssen **eventuell** die folgenden Teile gekauft werden:

Tabelle 2. Eventuell benötigte Teile

Angabe	Beschreibung (Menge)	Teilenummer
15	O-Ring, untere Stoßelstangenführung (4)	11145
18	O-Ring, mittlere Stoßelstangenführung (4)	11132
21	O-Ring, obere Stoßelstangenführung (4)	11293

Die obrigen Teile sind separat bei einem Harley-Davidson-Händler erhältlich.

Benötigte Werkzeuge und Materialien

Zum korrekten Einbau dieses Satzes ist Loctite® 243 (blau) Threadlocker and Sealant (H-D Teile-Nr. 99642-97) erforderlich.

Ein „knochenförmiger“ 1/2-in-Adapter (Snap-on FRDH161 oder gleichwertig) für einen 3/8-in-Drehmomentschlüssel wird auch benötigt.

⚠ WARNUNG

Die Sicherheit von Fahrer und Sozius hängt vom korrekten Einbau dieses Satzes ab. Die entsprechenden Verfahren im Werkstatthandbuch befolgen. Falls es nicht möglich ist, dieses Verfahren selbst durchzuführen, bzw. nicht die richtigen Werkzeuge vorhanden sind, muss der Einbau von einem Harley-Davidson Händler durchgeführt werden. Unsachgemäßer Einbau dieses Satzes kann zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. (00333b)

HINWEIS

Diese Einbauanleitung nimmt Bezug auf Informationen aus dem Werkstatthandbuch. Für diesen Einbau ist ein Werkstatthandbuch für das jeweilige Motorradmodell erforderlich; dieses ist bei einem Harley-Davidson-Händler erhältlich.

Inhalt des Satzes

Siehe Abbildung 12 und Tabelle 4.

EINBAU

Vorbereitung

⚠ WARNUNG

Um ein versehentliches Anlassen des Fahrzeugs zu vermeiden, vor Durchführung der Arbeiten die Batteriekabel (Minuskabel [-] zuerst) abklemmen, da es sonst zu schweren oder tödlichen Verletzungen kommen kann. (00307a)

1. Nach den Anweisungen im Werkstatthandbuch den Fahrersitz ausbauen und die Batteriekabel abklemmen, das Minuskabel zuerst. Alle Sitzbefestigungsteile aufbewahren.
2. Die Verfahren unter MOTORRADTEILE FÜR DIE WARTUNG ABBAUEN im Werkstatthandbuch nachschlagen und für den vorliegenden Motortyp (Vergaser oder Kraftstoffeinspritzung) durchführen. Der Motor kann bei diesem Einbauvorgang im Fahrgestell eingebaut bleiben.

Zylinder und Zylinderkopf, teilweises Zerlegen

Die äußeren Oberflächen des Motors vor dem Zerlegen gründlich mit Niederdruckluft reinigen. Auf den Kühlrippen angetrockneter Schmutz und Schmutz in anderen Bereichen kann beim Ausbau von Teilen in die Kurbelgehäusebohrung fallen oder an den Teilbaugruppen festkleben. Scheuernde Partikel können bearbeitete Flächen beschädigen oder Ölkäne verstopfen.



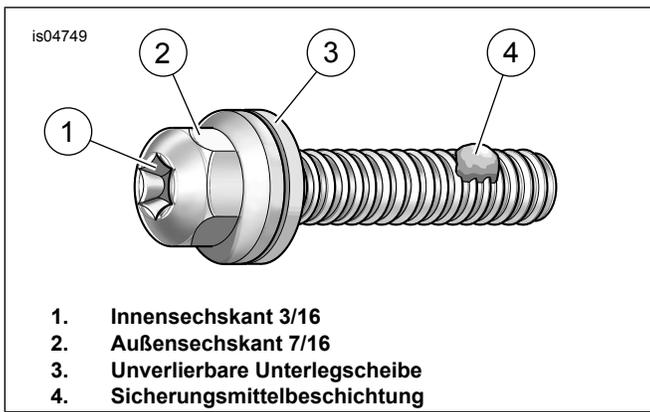


Abbildung 1. Kipphebeldeckel- oder Kipphebelgehäuse-schraube

HINWEIS

Die Schrauben des Kipphebeldeckels und Kipphebelgehäuses haben sowohl einen inneren als auch einen äußeren Sechskant und können deshalb entweder mit einem kurzen 3/16-in-Inbusschlüssel (enge Zwischenräume) oder einem 7/16-in-Sechskantsteckschlüssel bzw. mit einem Ring-/Maulschlüssel (keine Platzeinschränkung) entfernt werden. Siehe Abbildung 1. Der Innensechskant wird benötigt, wenn der Motor wie bei diesem Einbau für die Wartung im Fahrgestell bleibt.

In diesen Fällen ist der kurze 3/16-in-Inbusschlüssel notwendig, wenn die Schrauben des Kipphebeldeckels und des Kipphebelgehäuses auf der linken Seite des Motors (insbesondere hinten) entfernt werden, wo der Abstand zum Rahmen nur gering ist.

Eine Vertiefung oder Hohlraum in der linken Seite des oberen Rahmenquerträgers hilft bei einigen Modellen außerdem beim Entfernen der Kipphebelstützplatten-Baugruppe.

In den folgenden Schritten wird das Verfahren beschrieben, das am Zylinder durchgeführt werden muss. Diese Schritte müssen für den zweiten Zylinder wiederholt werden.

Alle Schritte zum Zerlegen und Wiedereinbau müssen am ersten Zylinder abgeschlossen sein, bevor mit dem zweiten begonnen wird.

1. In der Explosionsdarstellung in Abbildung 6 sind alle **Legendennummern** angeführt, auf die in den Schritten 3 bis 15 Bezug genommen wird. Die Ausbaueinheiten werden in Abbildung 2 bis Abbildung 5 dargestellt. Abwechselnd die sechs Kipphebeldeckelschrauben (1) wie in Abbildung 2 gezeigter Reihenfolge lösen. Die Kipphebeldeckelschrauben entfernen und entsorgen.

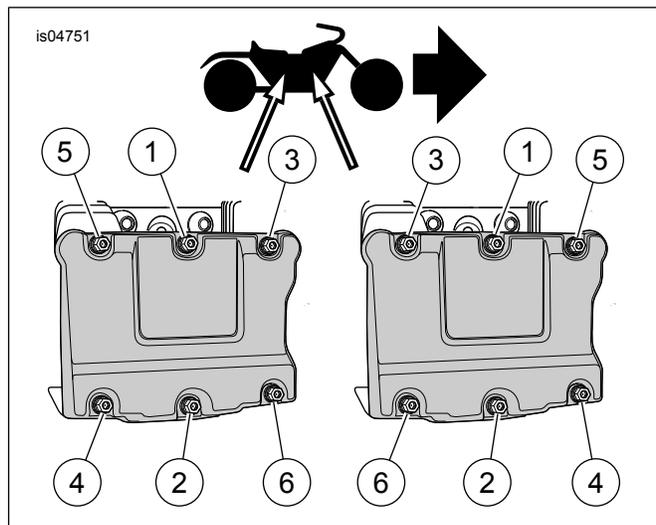


Abbildung 2. Sechs KIPPHEBELDECKELSCHRAUBEN in der abgebildeten Reihenfolge lockern.

2. Den Kipphebeldeckel (2) und Dichtung (3) entfernen. Die Dichtung entsorgen.
3. Siehe Abbildung 3. Die Klinge eines kleinen Schraubendrehers in den Bügel der Federkappensicherung (19) der oberen Stößelstangenführung (20) einsetzen. Auf die Federkappe drücken und den unteren Teil des Schraubendrehers nach außen drehen, um die Kappe zu entfernen. Den Vorgang für die zweite Federkappensicherung wiederholen.

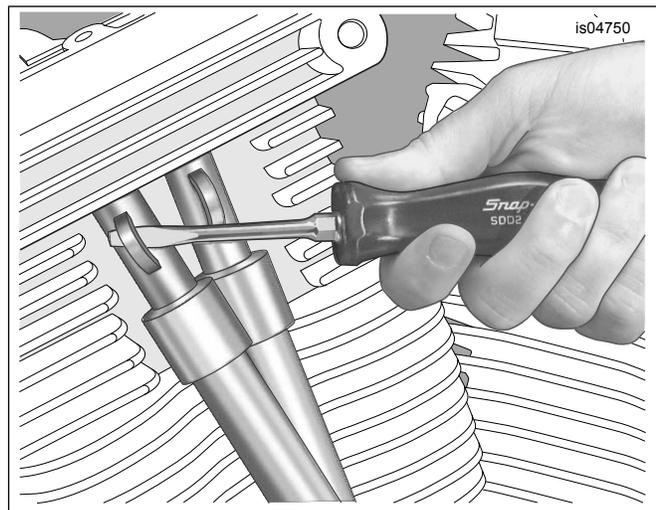


Abbildung 3. Federkappensicherung ausbauen

4. Die obere (20) und untere (16) Stößelstangenführung zusammendrücken.

HINWEIS

Zum Ausbau der Kipphebelstützplatte (12) müssen sich beide Stößel des gewarteten Zylinders im Grundkreis (oder untersten Position) des Nockens befinden.

Wenn die Kipphebel bei gespanntem Ventiltrieb entfernt werden, können die Stößelstangen (17) verbogen, die Buchsen (13) beschädigt oder die Stützplatte (12) verzogen werden.

5. Um den Grundkreis ausfindig machen zu können, muss zunächst der Motor gedreht werden. **HINWEIS:** Nicht versuchen, den Motor zu drehen, indem der Nockenwellendeckel entfernt und ein Steckschlüssel auf der Flanschschraube von Kurbelwellen- oder Primärnockenwellenrad angebracht wird. Der Kopf der Flanschschraube kann abbrechen und möglicherweise die Kurbelwange oder die Nockenwelle beschädigen. **Auffinden eines Grundkreises:**

- Die Zündkerzen aus beiden Zylindern ausbauen.
- Das Motorrad auf den Hauptständer stellen. Den fünften Gang einlegen und das Hinterrad im Uhrzeigersinn drehen (von der rechten Seite des Fahrzeugs gesehen), bis der Grundkreis gefunden wurde.
- Den Motor drehen, bis sich der Kolben am oberen Totpunkt (OT) des Verdichtungstakts befindet. Dazu zunächst die untere Stößelstangenführung anheben, um Zugriff auf den **Einlass**-Hydrostößel (14, in der Öffnung des Stößeldeckels) zu erhalten.
- Den Zeigefinger oben auf den Einlassstößel legen. Den Motor drehen, und das Aufsteigen (Ventil geöffnet) und Abfallen (Ventil geschlossen) des Stößels mit dem Finger fühlen. Nun den Finger fest auf die Zündkerzenöffnung legen, und den Motor erneut drehen. Beim Verdichtungstakt wird die Luft gegen den Finger herausgepresst, bis der Kolben den oberen Totpunkt (OT) erreicht hat.
- Die Motordrehung anhalten, wenn keine Luft mehr durch die Zündkerzenöffnung strömt. Die Zündkerzenöffnung mit dem Lichtstrahl einer kleinen Taschenlampe beleuchten und überprüfen, ob sich der Kolben am oberen Totpunkt befindet. Sowohl Ansaug- als auch Auslassventil sind jetzt geschlossen, und die Stößelstangen (17) befinden sich in der Position ohne Belastung (und müssen sich frei drehen).

- Die beiden Entlüftungsschrauben (4) entfernen, um die Kurbelgehäuseentlüftung (5 oder 6) von der Kipphebelstützplatte (12) zu lösen. Siehe WARTUNG UND REPARATUR DER TEILBAUGRUPPEN, KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG im Werkstatthandbuch.
- Alle vier Schrauben der Kipphebelstützplatte (7) in Wechselseite **nur eine 1/4-Umdrehung** lockern, gemäß der in Abbildung 4 gezeigten Reihenfolge. Die Schrauben in Schritten von jeweils einer 1/4-Umdrehung verdrehen und dabei die gleiche, abwechselnde Reihenfolge einhalten, bis die Schrauben locker sind.

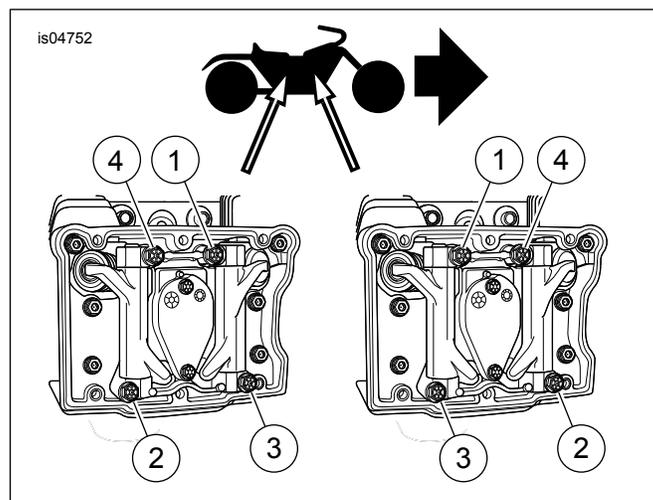


Abbildung 4. Die vier KIPPHEBELSCHRAUBEN gemäß der abgebildeten Reihenfolge jeweils um eine 1/4-Umdrehung lockern.

- Nachdem die Schrauben der Kipphebelstützplatte aus dem Zylinderkopf geschraubt wurden, die Baugruppe Stützplatten aus dem Kipphebelgehäuse (10) herausheben. Siehe WARTUNG UND REPARATUR DER TEILBAUGRUPPEN, BAUGRUPPE KIPPHEBEL im Werkstatthandbuch.

HINWEIS

Alle Schritte zum Zerlegen und Wiedereinbau müssen am ersten Zylinder abgeschlossen sein, bevor mit dem zweiten begonnen wird. Zylinder müssen einzeln gewartet werden.

Nach der Wartung des ersten Zylinders muss der Motor gedreht werden, um den Nockengrundkreis des zweiten Nockens ausfindig zu machen.

- Die Einlass- und Auslassstößelstangen (17) entfernen. Die Stößelstangen beim Ausbauen etikettieren, und die Ober- und Unterseite kennzeichnen, damit sie in der ursprünglichen Ausrichtung wieder an den Originaleinbaustellen eingebaut werden können.

HINWEIS

Fehlende, verzogene, verklemmte oder anderweitig beschädigte O-Ringe verursachen entweder Ölundichtigkeiten oder zu niedrigen Öldruck. O-Ringe, die an der falschen Position angebracht werden, verursachen die gleichen Probleme.

Diese O-Ringe sind sich in Größe und Aussehen sehr ähnlich. Falls die O-Ringe NICHT ersetzt werden, müssen diese in der korrekten Position verbleiben. Falls NEUE O-Ringe benutzt werden, müssen diese bis zum Einbau in der Verpackung bleiben, damit sie nicht verwechselt werden können.

Den O-Ring des Entlüftungsleitblechs **IMMER** durch einen **neuen** O-Ring ersetzen (separat erhältlich).

10. Die Stößelstangenführungen (16 und 20) vom Zylinderkopf und den Stößeldeckelbohrungen entfernen. Den Zustand der O-Ringe (15, 18 und 21) auf den Baugruppen Stößelstangenführung prüfen, und abgenutzte O-Ringe austauschen. Siehe WARTUNG UND REPARATUR DER TEILBAUGRUPPEN, STÖSSELSTANGEN-/FÜHRUNGEN-/DECKEL im Werkstatthandbuch. Wenn der O-Ring einer oberen Stößelstangenführung fehlt, sicherstellen, dass er aus der Zylinderkopfbohrung entfernt wird.

11. Den O-Ring (11) aus der Nut, die die Entlüftungsleitblechöffnung im Kipphebelgehäuse umgibt, entfernen und **entsorgen**.

12. Abwechselnd die sechs Kipphebelgehäuseschrauben wie in Abbildung 5 gezeigter Reihenfolge lösen. Die Kipphebelgehäuseschrauben ausbauen und für den Wiedereinbau aufbewahren.

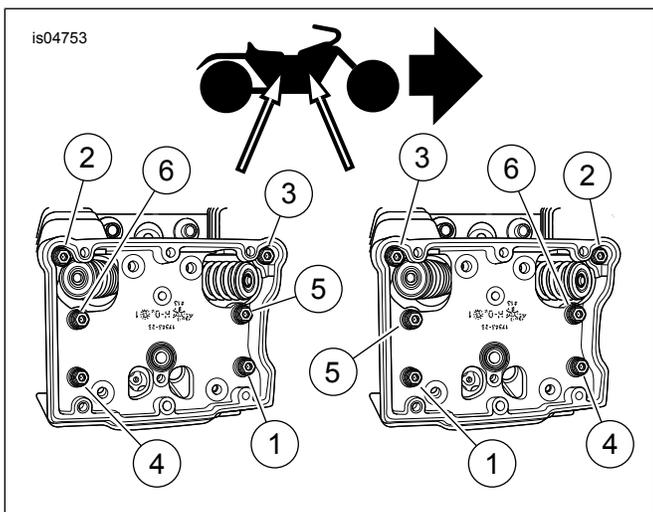


Abbildung 5. Sechs KIPPHEBELGEHÄUSESCHRAUBEN in angegebener Reihenfolge lockern.

13. Das Kipphebelgehäuse und die Dichtung entfernen und entsorgen.

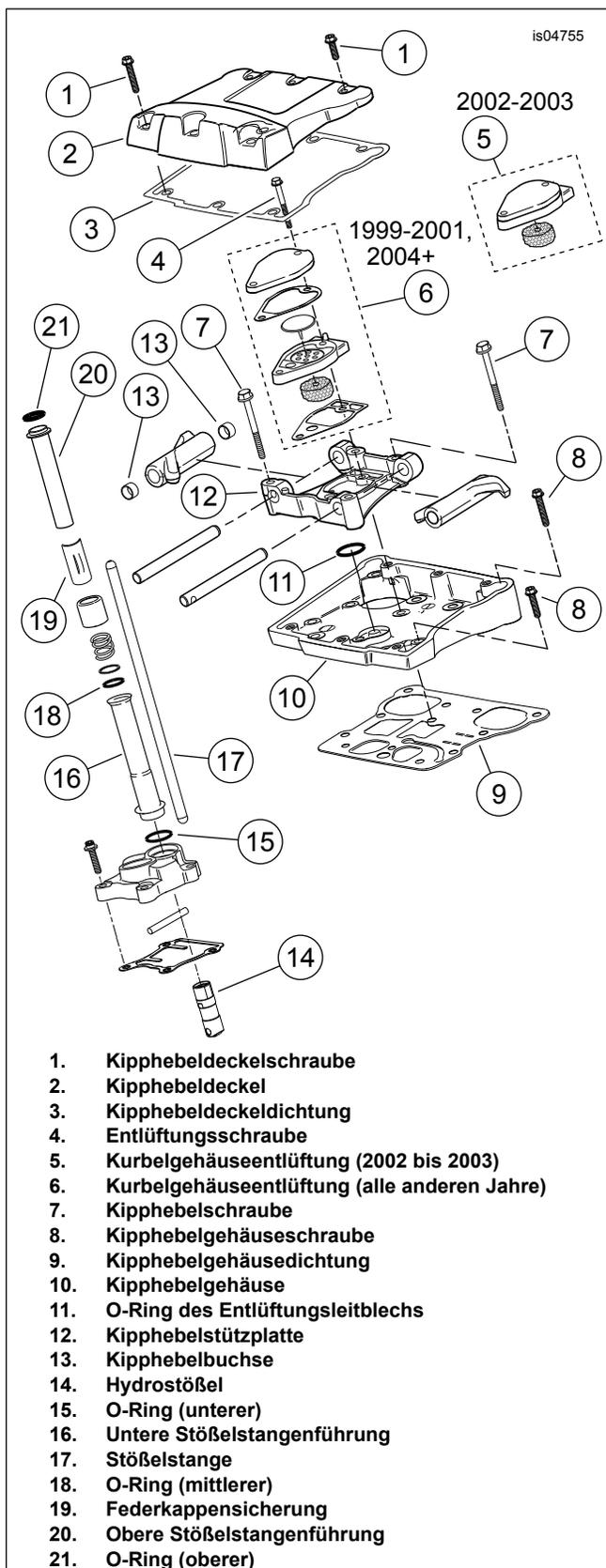
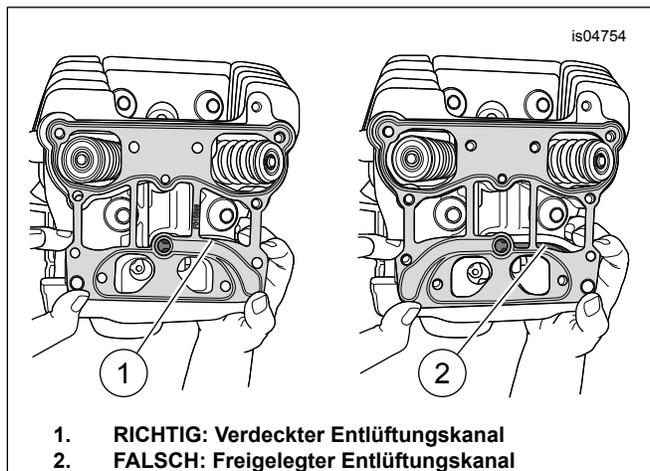


Abbildung 6. Kipphebel-, Entlüfter- und Stößel-Baugruppe

Billet Kipphebelgehäuse, Einbau und Wiederausammenbau

Selbst wenn alle Schraubenbohrungen (Kipphebelgehäuse, Kipphebelstützplatte und Kurbelgehäuseentlüftung) korrekt ausgerichtet scheinen, kann die Dichtung für das Kipphebelgehäuse seitenverkehrt eingebaut sein. Eine seitenverkehrt eingebaute Dichtung hat einen offenen Entlüftungskanal zur Folge, der beim Anlassen des Fahrzeugs zu Ölaustritt und zu Motor- und/oder Sachschäden führen kann.

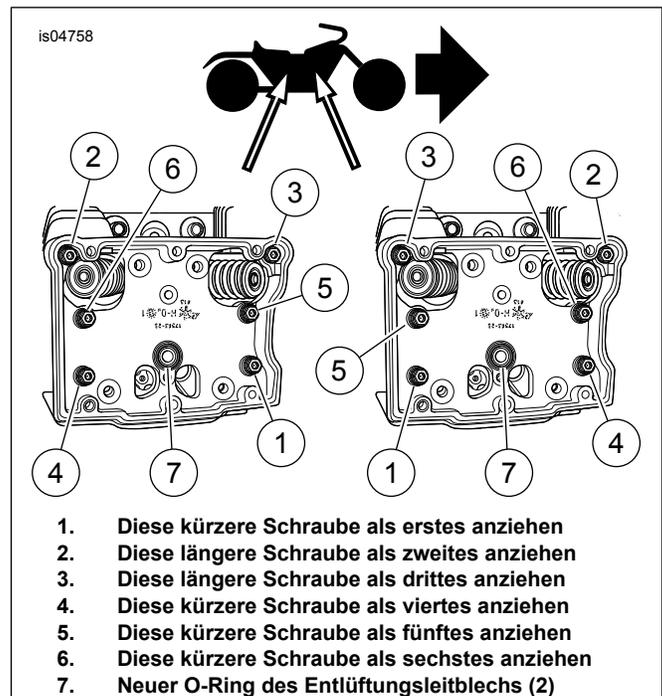
1. Siehe Abbildung 12. Eine **neue** Kipphebelgehäusedichtung (2) aus dem Satz, auf dem Zylinderkopfflansch einbauen. Die Dichtungen sind identisch aber entsprechend markiert, damit die korrekte Einbauausrichtung für den vorderen oder hinteren Zylinder ersichtlich ist. Überprüfen, ob die Kipphebelgehäusedichtung ordnungsgemäß eingebaut ist, indem nachgeprüft wird, dass der Entlüftungskanal verdeckt ist. Siehe Abbildung 7.



1. **RICHTIG:** Verdeckter Entlüftungskanal
2. **FALSCH:** Freigelegter Entlüftungskanal

Abbildung 7. Einbau der Dichtung des Kipphebelgehäuses (hinterer Zylinder abgebildet)

2. Das **neue** verchromte Kipphebelgehäuse (1) ordnungsgemäß platzieren und die Öffnungen im Gehäuse auf die in der Dichtung ausrichten, wobei die Einbuchtung nach vorne zeigt.



1. Diese kürzere Schraube als erstes anziehen
2. Diese längere Schraube als zweites anziehen
3. Diese längere Schraube als drittes anziehen
4. Diese kürzere Schraube als viertes anziehen
5. Diese kürzere Schraube als fünftes anziehen
6. Diese kürzere Schraube als sechstes anziehen
7. Neuer O-Ring des Entlüftungsleitblechs (2)

Abbildung 8. KIPPHEBELGEHÄUSESCHRAUBEN-Länge und Anzugsreihenfolge

3. Einige Tropfen Loctite® 243 (blau) auf die Gewinde der sechs Kipphebelgehäuseschrauben auftragen, die in Schritt 14 ausgebaut wurden. Siehe Abbildung 8. Die zwei 44 mm (1-3/4 in) langen Schrauben an der linken Motorseite **ansetzen**, aber noch nicht fest anziehen. Die vier 32 mm (1-1/4 in) langen Schrauben in der Mitte und an der rechten Motorseite **ansetzen**, aber noch nicht fest anziehen.

HINWEIS

Da der Motor bei diesem Einbauverfahren im Fahrgestell eingebaut geblieben ist, muss die **linke, hintere** Kipphebelgehäuseschraube (nur am **hinteren** Zylinder) mit einem Drehmomentschlüssel mit einem 1/4-in-Steckaufsatz auf das endgültige Drehmoment angezogen werden. Die Schrauben anziehen, wie im folgenden Schritt angegeben.

4. Die Schrauben abwechselnd auf ein Drehmoment von 13,6–18,9 N·m (120–168 in-lbs) anziehen. Dabei die Reihenfolge einhalten, die durch die eingekreisten Nummern für den **vorderen oder hinteren Zylinder** in Abbildung 8 angegeben ist.

HINWEIS

Fehlende, verzogene, verklemmte oder anderweitig beschädigte O-Ringe verursachen entweder Ölundichtigkeiten oder zu niedrigen Öldruck. O-Ringe, die an der falschen Position angebracht werden, verursachen die gleichen Probleme.

Die oberen, mittleren und unteren O-Ringe für die Stößelstangenführung sind in Größe und Aussehen sehr ähnlich. Falls O-Ringe NICHT ersetzt werden, müssen diese in der korrekten Position verblieben sein. Falls NEUE O-Ringe benutzt werden, müssen diese bis zum Einbau in der Verpackung bleiben, damit sie nicht verwechselt werden können.

Den O-Ring des Entlüftungsleitblechs **IMMER** durch einen **neuen** O-Ring ersetzen (separat erhältlich).

5. Einen **neuen** O-Ring (H-D Teile-Nr. 11270, separat erhältlich) in die Nut um die Entlüftungsleitblechöffnung im Kipphebelgehäuse einbauen. Vor dem Einbau eine dünne Schicht sauberes Motoröl der Güteklasse H-D 20W50 auf den O-Ring auftragen.

HINWEIS

Für Motoren mit Screamin' Eagle-Komponenten die Anweisungen befolgen, die mit diesen Komponenten mitgeliefert werden.

6. Wenn der Motor im Rahmen eingebaut ist, können die Stößelstangen möglicherweise nicht von oben eingebaut werden. In diesem Fall müssen die Stößelstangen und Stößelstangenführungen als eine Baugruppe von unten eingebaut werden. **Einbau von oben:** Zum korrekten Einbau auf Tabelle 3 unten Bezug nehmen. **Einbau von unten:** Zum korrekten Einbau auf Tabelle 3 unten Bezug nehmen.

- a. Eine Stößelstangenführungs-Baugruppe mit der Hand zusammendrücken und das O-Ring-Ende der unteren Stößelstangenführung in die Bohrung des Stößeldeckels einpassen.
- b. Die Baugruppe auseinander ziehen, und das O-Ring-Ende der oberen Stößelstangenführung in die Bohrung des entsprechenden Zylinderkopfs (gemäß Tabelle) einpassen.
- c. Für die zweite Stößelstangenführungs-Baugruppe wiederholen. Die Federkappensicherungen jetzt noch nicht einbauen.
- d. Die Stößelstangen in der ursprünglichen Ausrichtung von der Oberseite in das korrekte Kipphebelgehäuse und die Zylinderkopfbohrung einbauen, wie in der Tabelle angegeben. Alle Etiketten, die möglicherweise zur Kennzeichnung der Einbauorte und Ausrichtungen verwendet wurden, entfernen.
- e. Eine Stößelstange in der ursprünglichen Ausrichtung in eine Baugruppe Stößelstangenführung einbauen. Alle Etiketten, die möglicherweise zur Kennzeichnung der Einbauorte und Ausrichtungen verwendet wurden, entfernen.
- f. Die Baugruppe Stößelstangenführung mit der Hand zusammendrücken, und die Oberseite der Stößelstange und das O-Ring-Ende der oberen Stößelstangenführung vorsichtig in die richtige Zylinderkopfbohrung einsetzen, wie in der Tabelle angegeben.
- g. Das untere Ende der Stößelstange über die Ebene des Stößeldeckels anheben. Die Baugruppe Stößelstangenführung auseinander ziehen, und das O-Ring-Ende der unteren Stößelstangenführung in die korrekte Bohrung des Stößeldeckels einpassen, wie in der Tabelle angegeben. Die Stößelstange in die Bohrung des Stößeldeckels absenken.
- h. Für die zweite Baugruppe Stößelstange und Stößelstangenführung wiederholen. Die Federkappensicherungen jetzt noch nicht einbauen.

HINWEIS

Zum Einbau der Kipphebelstützplatte müssen sich beide Stößel des gewarteten Zylinders im Grundkreis (der untersten Position) des Nockens befinden.

Wenn die Kipphebel bei gespanntem Ventiltrieb eingebaut werden und der Motor gedreht wird, können die Stößelstangen verbogen und das Ventil beschädigt werden.

7. Die Stößel wurden beim Zerlegen auf dem Grundkreis platziert. Falls der Motor seit diesem Zeitpunkt durchgedreht wurde, muss der Grundkreis erneut aufgesucht werden, bevor der Zusammenbau fortgesetzt werden kann. Für das korrekte Verfahren siehe Schritt 7.
8. Mit Ein- als auch Auslassventil geschlossen, die Kipphebelstützplatte in das Kipphebelgehäuse einbauen. Die vier Schrauben der Kipphebelstützplatte in den Zylinderkopf ansetzen.
9. Die **metallene** Entlüftungsabdeckungsbaugruppe (Teile-Nr. 17650-02) auf die Kipphebelstützplatte setzen. Ein wenig Gewindegewissungsmittel Loctite 243 (blau) auf das Gewinde der beiden Kurbelgehäuseentlüftungsschrauben auftragen. Die Schrauben in den Zylinderkopf ansetzen.

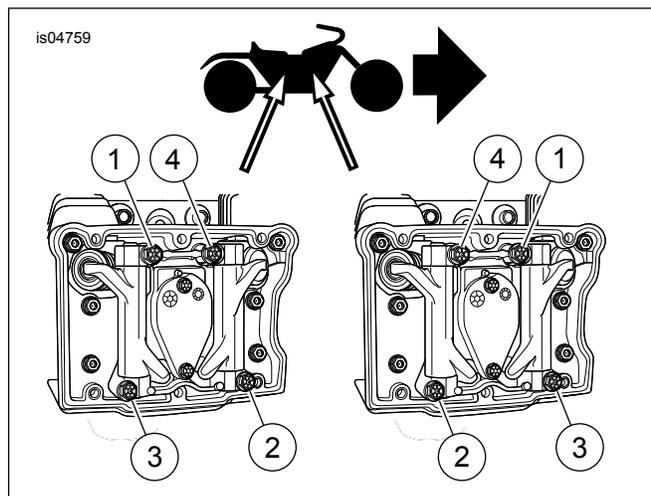


Abbildung 9. Die vier KIPPHEBELSCHRAUBEN gemäß der abgebildeten Reihenfolge jeweils um eine 1/4-Umdrehung anziehen.

10. Die vier Kipphebelstützplatten-Schrauben abwechselnd um eine **1/4-Umdrehung** anziehen; dabei die Reihenfolge einhalten, die für den **vorderen oder hinteren Zylinder** in Abbildung 9 dargestellt ist. *HINWEIS: Weil der Motor für diesen Einbau im Fahrgestell gelassen wurde, die Schraube der Kipphebelstützplatte an der hinteren linken Seite (nur am hinteren Zylinder) mit einem 3/8-in-Drehmomentschlüssel, der mit einem „knochenförmigen“ 1/2-in-Adapter ausgestattet ist (Snap-on FRDH161 oder gleichwertig), endgültig anziehen. Da jede Verlängerung das Drehmoment vervielfachen kann, muss der Drehmomentschlüssel senkrecht zum Drehmomentadapter sein, wenn die Schraube angezogen wird. Der 90-Grad-Winkel zwischen den Werkzeugen eliminiert den Vervielfachungseffekt und verhindert, dass die Schraube zu fest angezogen wird. Falls der Adapter mit dem Drehmomentschlüssel in einer Linie gehalten wird, wird das Kipphebelgehäuse durch den Multiplikationsfaktor verzerrt.* Die Schrauben um jeweils eine 1/4-Umdrehung weiter abwechselnd anziehen, bis alle Schrauben auf ein Drehmoment von 24,4–29,8 N·m (18–22 ft-lbs) angezogen sind.

11. Die beiden Schrauben der Kurbelgehäuseentlüftung auf ein Drehmoment von 10,2–13,6 N·m (90–120 **in-lbs**) in Wechselsequenz anziehen.

12. Die unteren Stößelstangenführungen anheben und sicherstellen, dass sich beide Stößelstangen ungehindert drehen können.

HINWEIS

Alle Schritte zum Zerlegen und Wiedereinbau müssen am ersten Zylinder abgeschlossen sein, bevor mit dem zweiten begonnen wird. Zylinder müssen einzeln gewartet werden. Nach der Wartung des ersten Zylinders muss der Motor gedreht werden, um den Nockengrundkreis des zweiten Nockens ausfindig zu machen.

13. Den Einbau der Stößelstangenführungen wie folgt zu Ende führen:

- Überprüfen, ob die O-Ring-Enden der oberen und unteren Stößelstangenführung fest im Zylinderkopf und in den Bohrungen der Stößeldeckel sitzen.
- Die obere Kante der Federkappensicherung in der Zylinderkopfbohrung befestigen; die untere Kante bleibt frei.
- Einen flachen Schraubendreher zwischen die Unterkante der Federkappensicherung und den oberen Teil der Federkappe schieben. *HINWEIS: Für beste Ergebnisse sollten der Schraubendreher, die Federkappe und die Federkappensicherung frei von Schmierfett und Öl sein.*
- Die Federkappe mit der Schraubendreherspitze gedrückt halten, und die untere Kante der Federkappensicherung mit dem Zeigefinger am Schaft hinunter in Richtung Schraubendreherspitze schieben. Die Federkappensicherung sollte gegen die obere Stößelstangenführung stoßen, wenn sich die Federkappe voll in der Länge ausdehnt. Siehe Abbildung 10.

- Sicherstellen, dass die Federkappensicherung fest sitzt und fest gegen die obere Stößelstangenführung drückt.

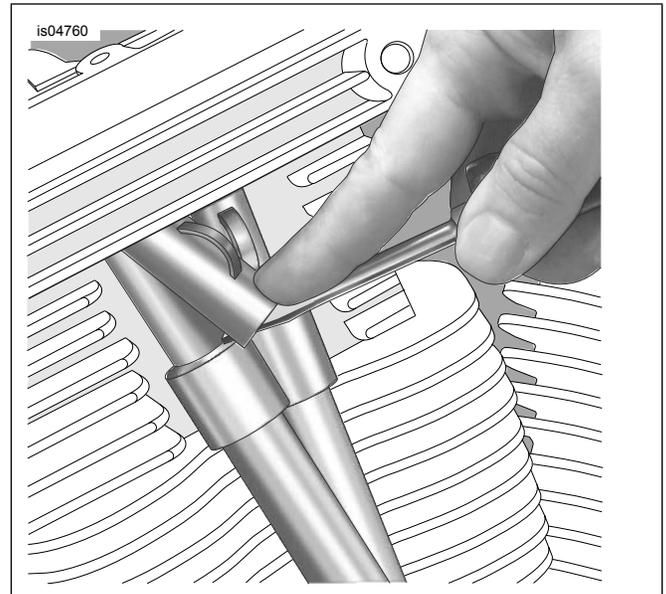
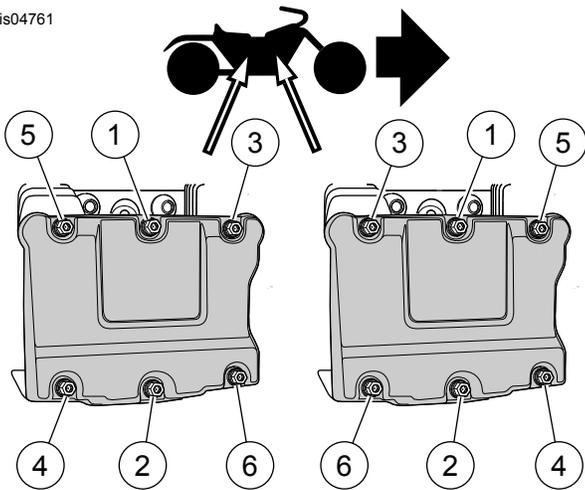


Abbildung 10. Federkappensicherung einbauen

14. Siehe Abbildung 12. Eine neue Kipphebeldeckeldichtung (3) aus dem Satz auf dem Zylinderkopfflansch einbauen. Die Kipphebelgehäuse-Abdeckung (4) in die Einbaustellung bringen. Die Ausnehmung im Kipphebeldeckel auf die Ausnehmung in der Dichtung ausrichten, und die Öffnungen in der Abdeckung auf die in der Dichtung ausrichten.

15. Eine flache verchromte Unterlegscheibe (8) auf die Gewindegänge der drei kurzen (5) Schrauben, zwei mittellangen Schrauben (6) und einer langen Schraube (7) aus dem Satz legen. Ein wenig Loctite 243 (blau) auf das Gewinde jeder Schraube auftragen. Die drei kurzen Kipphebeldeckelschrauben an der linken Motorseite, eine lange Schraube an der rechten, mittleren Stelle und zwei mittellange Schrauben an den Stellen rechts außen ansetzen. Die Schrauben auf ein Drehmoment von 20,3–24,4 N·m (15–18 ft-lbs) in der in Abbildung 11 abgebildeten Reihenfolge anziehen.

is04761



1. Diese kürzere Schraube als erstes anziehen
2. Diese längere Schraube als zweites anziehen
3. Diese kürzere Schraube als drittes anziehen
4. Diese mittellange Schraube als viertes anziehen
5. Diese kürzere Schraube als fünftes anziehen
6. Diese mittellange Schraube als sechstes anziehen

Abbildung 11. KIPPEBELDECKELSCHRAUBEN-Länge und Anzugsreihenfolge

16. Schritte 3 bis 30 für den zweiten Zylinder wiederholen.
17. Die Verfahren unter MOTORRAD NACH DEM ABBAUEN ZUSAMMENBAUEN im Werkstatthandbuch für den vorliegenden Motortyp (Vergaser oder Kraftstoffeinspritzung) durchführen.

⚠ WARNUNG

Die Batterie anschließen, das Batteriepluskabel (+) zuerst. Kommt das Pluskabel (+) bei angeschlossenem Minuskabel (-) versehentlich in Kontakt mit Masse, können die daraus resultierenden Funken eine Explosion der Batterie verursachen, die zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen kann. (00068a)

18. Die im Werkstatthandbuch enthaltenen Anweisungen zum Wiederanklemmen der Batteriekabel (Pluskabel zuerst) und zum Einbau des Sitzes ausführen.

Tabelle 3. Lage der Stößelstangenführung

Für diesen Motorzylinder:	Diese Abdeckung und Stößelstange einbauen*:	In diese Bohrung des Stößeldeckels (Kurbelgehäuse):	Und in dieses Kipphebelgehäuse und Zylinderkopfbohrung (Zylinderkopf):
Vorne	Einlass	Innen	Hinten
Vorne	Auslass	Außen	Vorne
Hinten	Einlass	Innen	Vorne
Hinten	Auslass	Außen	Hinten

Stößelstangenführungen sind alle identisch.
 * Die Stößelstangen sind farbcodiert:

- Einlassstößelstangen sind silber
- Auslassstößelstangen sind schwarz

⚠ WARNUNG

Den Sitz nach dem Einbau nach oben ziehen, um sicherzustellen, dass er in der korrekten Position eingerastet ist. Ein loser Sitz kann sich während der Fahrt verschieben, zum Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug und zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. (00070b)

ERSATZTEILE

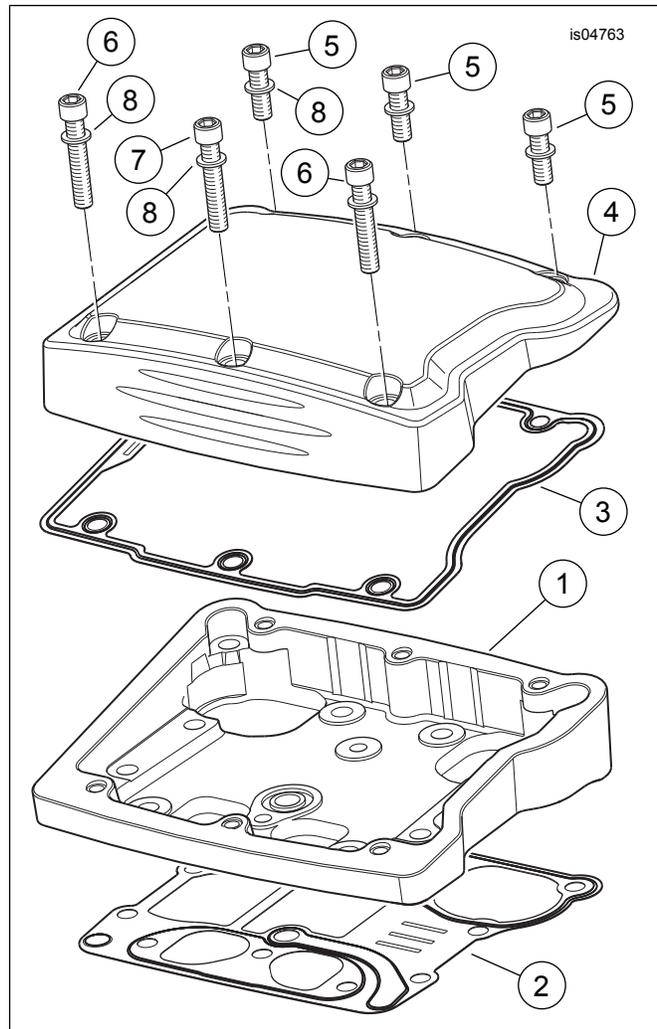


Abbildung 12. Ersatzteile, Geschmiedeter Billet Kipphebelgehäuse-Abdeckungssatz

Tabelle 4. Ersatzteile

Angabe	Beschreibung (Menge)	Teilenummer
1	Kipphebelgehäuse, verchromt (2)	17681-03
2	Dichtung, Kipphebelgehäuse (2)	16719-99
3	Dichtung, Kipphebeldeckel (2)	17386-99
4	Kipphebelgehäuseabdeckung, verchromt (2)	17659-03
5	Innensechskantschraube, verchromt, 5/16-18 x 1 in (6)	94334-91TS
6	Innensechskantschraube, verchromt, 5/16-18 x 1-3/4 in (4)	94337-91TS
7	Innensechskantschraube, verchromt, 5/16-18 x 2 in (2)	94338-91TS
8	Flache Unterlegscheibe, verchromt (12)	6396